Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4689**

17. Wahlperiode 09. 02. 2011

Antrag

der Abgeordneten Winfried Hermann, Kerstin Andreae, Alexander Bonde, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Rheintalbahn – Modellprojekt für anwohnerfreundlichen Schienenausbau

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der viergleisige Aus- und Neubau der Eisenbahnstrecke zwischen Karlsruhe und Basel, die sogenannte Rheintalbahn, ist eines der bundesweit wichtigsten Infrastrukturgroßprojekte, um eine Verlagerung des Schwerlastverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erreichen. Aufgrund ihrer Lage besitzt die Strecke eine herausragende Stellung für den überregionalen und internationalen Verkehr, insbesondere für die Gütertransporte von und zu den Nordseehäfen in Deutschland und den Niederlanden. Sie ist Teil des europäischen Verkehrskorridors Nr. 24 Antwerpen/Rotterdam–Duisburg–Basel–Genua im Transeuropäischen Verkehrsnetz. Die fristgerechte Fertigstellung der Rheintalbahn als Zulaufstrecke zu den Neuen Eisenbahn Transversalen (NEAT) der Schweiz, ist Bestandteil des Vertrages von Lugano (1996). Darin garantiert die Bundesrepublik Deutschland den Anschluss an das erweiterte Schweizerische Schienennetz zur geplanten Fertigstellung im Jahr 2017.

Seit nunmehr 25 Jahren plant der Bund den Aus- und Neubau der Rheintalbahn und hat das Projekt im Bundesverkehrswegeplan als vordringlich eingestuft. Der durchgängige Ausbau der Rheintalbahn auf eine viergleisige Strecke soll durch die Entmischung von Güter- und Personenverkehren zur deutlichen Erhöhung der Streckenkapazität sowie zur Verkürzung der Transport- und Reisezeiten beitragen. Fertiggestellt wurde bisher nur die 45 Kilometer lange Strecke zwischen Rastatt und Offenburg. Diese kann seit 2004 mit max. 250 Stundenkilometern befahren werden.

Sehr viel problematischer gestaltet sich der Ausbau des dritten und vierten Gleises der Rheintalstrecke in der Region „Südlicher Oberrhein“ zwischen Offenburg und Basel. Dagegen gibt es massive Proteste der betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowie der Anliegergemeinden mit unterschiedlichen Forderungen für die einzelnen Teilabschnitte. Gemeinsam ist allen, dass sie sich ausdrücklich nicht gegen die Notwendigkeit des Ausbaus der Rheintalstrecke richten, sondern mit Nachdruck eine lärm- und umweltschonendere Ausführung des Projektes fordern.

Und dies zu Recht, denn mitten durch Ortschaften und zum Teil dichtbebaute Wohn- und Siedlungsgebiete, an denen die Menschen heute schon massiv unter

Schienenlärm, vor allem durch Güterzüge leiden, soll ein drittes und viertes Gleis gebaut werden.

Mit passiven Lärmschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenstern, Klimatisierung und Schallschutzwänden kann die aus heutiger Sicht grundlegend falsch angelegte Planung der Deutschen Bahn AG (DB AG) aus den 80er- und 90er-Jahren nicht sinnvoll kompensiert werden. Nachsorgender Lärmschutz ist teuer und spaltete die Orte durch Schienen und meterhohe Mauern. Die betroffenen Anwohnergemeinden sind daher entschlossen, mit allen rechtlichen Mitteln gegen die bisherigen Planungen der DB AG vorzugehen. Sie haben mit großem Kostenaufwand überzeugende Alternativtrassen entwickeln lassen.

Lange Zeit haben Bundesregierung und DB AG an den Planungen unverrückbar festgehalten, trotz aller Proteste. Inzwischen haben sowohl der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Dr. Rüdiger Grube, als auch Ministerpräsident Stefan Mappus und Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, verlauten lassen, dass man im Rheintal kein zweites Stuttgart 21 wolle. Dies kann aber nur vermieden werden, wenn die DB AG umgehend die beantragte Trassenführung zurückzieht und im breiten Diskurs und Konsens mit den betroffenen Gemeinden Neuplanungen vornimmt und entsprechende neue Planfeststellungsverfahren einleitet bzw. für schon planfestgestellte Abschnitte entsprechende Nachbesserungen vornimmt. Bei gegenwärtig 300 und künftig bis zu 600 Zügen pro Tag ist es unabdingbar, dass das dritte und vierte Gleis nicht mitten durch die Städte und Gemeinden gelegt wird. Stattdessen sind für die allermeisten Anwohner und Anwohnerinnen die autobahnnahen Alternativtrassen neben der A 5 die verträglichere Lösung. Die Entscheidung des Regierungspräsidiums Freiburg am 18. Januar 2011, die von der DB AG geplante Antragstrasse im Bereich Offenburg (Abschnitt 7.1 Hohenberg–Offenburg) „als nicht genehmigungsfähig“ zurückzuweisen, ist ein klares Signal, dass die Planungen der DB AG für den Aus- und Neubau der Rheintalbahn am Oberrhein grundlegend überarbeitet werden müssen. Die DB AG kann bei den Planungen nicht länger ihre unternehmerischen Belange stärker gewichten als die entgegenstehenden Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner und sie darf auch keine Planungen vornehmen, die im Widerspruch zum Vorgehen der EU-Umgebungslärmrichtlinie stehen, den Lärm zu mindern.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. durchzusetzen, dass die DB AG die alten Planungen (Antragstrasse) für den Aus- und Neubau des dritten und vierten Gleises der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel zurückzieht und schon bestehende Planfeststellungsbeschlüsse im Sinne des Lärm- und Anwohnerschutzes überprüft und nachbessert;
2. darauf hinzuwirken, dass die DB AG in enger Zusammenarbeit mit dem Land Baden-Württemberg, dem Eisenbahn-Bundesamt, den betroffenen Gemeinden und den Bürgerinnen und Bürgern eine bürger- und umweltfreundliche Neuplanung der Strecke vornimmt, die zum größtmöglichen Lärmschutz der Anwohnerinnen und Anwohner beiträgt und neue Betroffenheiten möglichst vermeidet bzw. kompensiert;
3. darauf hinzuwirken, dass das Land Baden-Württemberg gegebenenfalls über den gesetzlichen Rahmen hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen mitfinanziert;
4. bei den erwarteten Zugzahlen für die gesamte Strecke das Verkehrsgutachten des Landes Baden-Württemberg „Prognose der Verkehrsnachfrage und der Zugzahlen auf der Oberrheinstrecke 2025“ zugrunde zu legen;

5. den Ausbau der bestehenden Rheintalbahn für Personenverkehre auf eine maximale Geschwindigkeit von 200 Stundenkilometern zu begrenzen, statt wie auf einigen Streckenabschnitten vorgesehen auf 250 Stundenkilometer, damit zusätzliche Umbaumaßnahmen im Bestand entfallen können und die Lärmschutzmaßnahmen kostengünstiger werden;
6. folgende zentralen Forderungen der Gebietskörperschaften sowie der Anwohner und Anwohnerinnen für den bürgerfreundlichen Neu- und Ausbau der Rheintalbahn (Baden 21), zu berücksichtigen und umzusetzen:
   a) im Planfeststellungsabschnitt 7.1 den Bau eines Güterzugtunnels in Offenburg,
   b) im Planfeststellungsabschnitt 8.1 die Verbesserung des Lärmschutzes im Bereich zwischen Riegel und March,
   c) im Planfeststellungsabschnitt 8.2 die Verbesserung des Lärmschutzkonzeptes und die Optimierung der Güterumfahrung für Freiburg,
   d) in den Planfeststellungsabschnitten 7.1 bis 8.0 die autobahnparallele Trassenführung zwischen Offenburg und Riegel,
   e) im Planfeststellungsabschnitt 8.3 die Überprüfung einer alternativen Trassenführung im Abschnitt zwischen Mengen und Heitersheim, der sogenannten Bürgertrasse,
   f) im Planfeststellungsabschnitt 9.0 die Umfahrung der Gemeinde Buggingen,
   g) im Planfeststellungsabschnitt 9.1 die Schaffung einer kreuzungsfreien Verknüpfung der Güterzugtrassen vor dem Katzenbergtunnel,
   h) im Planungsabschnitt 9.2 Haltingen–Weil am Rhein die Durchführung lärmmindernder Nachbesserungen;
7. den Schienenverkehr im Rheintal zum Modellprojekt eines anwohnerfreundlichen Schienenausbaus zu erklären,
   a) für ein Planungsverfahren mit hoher Transparenz unter umfangreicher öffentlicher Beteiligung, das über die notwendigen Verfahren der Verkehrs- und Raumplanung hinaus, auch Ergänzungen und Alternativvorschläge der betroffenen Anwohnerinnen, Anwohner und Gebietskörperschaften berücksichtigt,
   b) für die vorzeitige Einführung lärmabhängiger Trassenpreise (nach dem Vorbild des Schweizer Modells mit drei Emissionsklassen),
   c) für die vorzeitige Abschaffung des als „Schienenbonus“ bezeichneten Abschlags von fünf Dezibel (A) an Schienenwegen,
   d) für besseren Lärm- und Erschütterungsschutz an bestehenden Schienenwegen durch die Angleichung der für Aus- und Neubaustrecken geltenden Grenzwerte für Aus- und Neubaustrecken an das bestehende Schienennetz,
   e) für den vermehrten Einsatz moderner siedlungsschonender Lärm- und Erschütterungs-Minderungstechnologien am Gleis wie beispielsweise niedrige Schallschutzwände, Schienenstegebedämpfer, Unterschottermatten, unterschiedlich platzierte Schienenschwellen und hochelastische Schienenbefestigungen,
   f) an dieser Strecke das erste Lärm-Monitoring analog der Schweiz und Österreichs zu installieren;

8. sich in der Europäischen Union für ein europaweites Umrüstungsprogramm des rollenden Materials einzusetzen, da auch viele ausländische Waggons auf dem deutschen Schienennetz fahren;
9. sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass laute Güterwaggons und Antriebsfahrzeuge mittelfristig auf den internationalen Güterverkehrskorridoren nicht mehr zulässig sind;
10. das Förderprogramm des Bundes für die Umrüstung des rollenden Materials im Schienenverkehr aufzustocken (u. a. lärmarme Bremssysteme und Drehgestelle) und voranzubringen;
11. das Lärmsanierungsprogramm des Bundes deutlich aufzustocken und den Fortgang der Sanierung an bestehenden Schienenwegen zu beschleunigen.

Berlin, den 8. Februar 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333